CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des affaires étrangères et du développement international

FAAE • NUMÉRO 105 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 19 septembre 2018

Président

L'honorable Robert Nault

Comité permanent des affaires étrangères et du développement international

Le mercredi 19 septembre 2018

● (1530)

[*Traduction*]

Le président (L'hon. Robert Nault (Kenora, Lib.)): Chers collègues, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous procédons à notre étude sur la souveraineté du Canada dans l'Arctique. Nous allons entendre aujourd'hui des témoins, avec nous dans la salle, pendant deux heures complètes.

Nous avons tout d'abord M. Jeffery Hutchinson, commissaire de la Garde côtière canadienne, et M. Mario Pelletier, sous-commissaire aux Opérations à la Garde côtière, tous deux du ministère des Pêches et des Océans. Nous avons aussi le major-général William Seymour, commandant adjoint, Opérations interarmées, au ministère de la Défense nationale. Nous avons enfin Mme Jane Weldon, directrice générale, Sécurité et sûreté maritimes, au ministère des Transports. Je vous souhaite tous la bienvenue.

C'est toujours très stimulant pour nous d'accueillir des témoins pendant deux heures complètes. Je crois savoir que vous avez des déclarations liminaires, alors je vais céder la parole tout d'abord à M. Hutchinson, avant de passer aux autres témoins. Ensuite, chers collègues, nous passerons aux questions.

Allez-y, monsieur.

M. Jeffery Hutchinson (commissaire de la Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour à tous les membres du Comité. Comme il a été mentionné, je m'appelle Jeff Hutchinson et je suis commissaire de la Garde côtière. J'ai le plaisir d'être accompagné par Mario Pelletier, qui est sous-commissaire aux Opérations à la Garde côtière. C'est un honneur de nous trouver ici aujourd'hui avec nos collègues des forces armées et de Transports Canada, avec qui nous travaillons en étroite collaboration. Nous sommes heureux, et c'est passionnant comme l'a mentionné le président, d'avoir l'occasion de discuter de la souveraineté du Canada, tout particulièrement dans l'Arctique, et de parler des rôles que jouent nos organisations respectives dans le Nord.

C'est sans doute une évidence de le dire, mais le terme « souveraineté » peut être difficile à cerner, étant donné qu'il s'accompagne souvent de complexités juridiques et géopolitiques. Aujourd'hui, mes collègues et moi souhaitons nous pencher sur trois aspects de la souveraineté, et nous espérons que les renseignements vous seront utiles dans votre travail. Ces trois aspects sont l'intendance, la sûreté et la sécurité, particulièrement en ce qui a trait à la réglementation des activités dans le Nord canadien. Je vous fournirai des précisions sur le rôle de la Garde côtière, notamment en ce qui concerne l'intendance dans l'Arctique, tandis que mes collègues aborderont la question de la sûreté et de la sécurité respectivement. Nous vous parlerons comme si la mission arctique et [illegible]e présence dans la région étaient compartimentées. Il est important de souligner, toutefois, que nos organisations travaillent en très étroite collaboration, dans un partenariat qui est, à notre point de vue, très efficace.

Le mandat de la Garde côtière canadienne inclut des pouvoirs qui nous confèrent le commandement des opérations de recherche et sauvetage et d'intervention environnementale sur l'eau, des pouvoirs qui se rattachent à la responsabilité de premier intervenant. Il se peut que la notion d'intendance donne une meilleure idée de notre mandat, en particulier dans l'Arctique. Pourquoi je relie l'intendance à la souveraineté? Parce que nous nous soucions de ce que nous valorisons. Nous prenons soin de ce qui nous appartient. C'est notre connexion à l'Arctique qui nous pousse à protéger cet environnement fragile et éloigné, à élaborer des partenariats avec des peuples de traditions anciennes, et à permettre une science de pointe dans une région en évolution rapide.

Permettez-moi de préciser — je ne veux pas dire que la Garde côtière est le seul intendant de l'Arctique. Pas du tout. Nous sommes l'un des intendants de l'Arctique. L'avis exprimé par le major-général Seymour à propos de la sécurité de l'Arctique et celui de Mme Weldon sur la réglementation appropriée du trafic dans l'Arctique contribuent tous deux à donner un solide point de vue sur la manière dont le Canada exerce sa souveraineté dans l'Arctique. Je soutiens que le rôle de la Garde côtière en matière d'intendance va dans le même sens.

[*Français*]

La Garde côtière canadienne est considérée comme un chef de file pour les questions relatives à l'Arctique. Qu'est-ce que cela signifie concrètement?

La Garde côtière apporte une connaissance du domaine maritime à ses partenaires fédéraux, comme les forces armées et Transports Canada, par l'intermédiaire du bureau des Services de communications et de trafic maritimes d'Iqaluit. Ce bureau assure une connaissance opérationnelle constante dans tout l'Arctique nord-américain pendant toute la saison de navigation.

La Garde côtière déploie jusqu'à sept brise-glaces dans l'Arctique pour assurer le ravitaillement des collectivités, soutenir les sciences de l'Arctique et faciliter la navigation commerciale. La majorité de ces navires sont équipés d'un hélicoptère. Il va sans dire qu'ils interviennent au besoin dans des opérations de recherche, de sauvetage et d'intervention environnementale. Les services comprennent l'escorte de navires, la fourniture d'information sur les glaces et des conseils sur les itinéraires, le déglaçage des ports, la lutte contre les crues et l'approvisionnement des collectivités nordiques en marchandises sèches et en carburant.

En date du 13 septembre de cette année, la Garde côtière avait effectué 57 missions d'escorte et coordonné 30 missions de recherche et de sauvetage.

[*Traduction*]

La Garde côtière est responsable de quelque 2 000 aides à la navigation dans l'Arctique, notamment des bouées, des balises et des tours de radiodiffusion, qu'elle installe et entretient pour assurer la sécurité de la navigation. Le programme des aides à la navigation aide les navigateurs à établir leur position et leur cap, avertit des dangers et des obstructions qui menacent la navigation et balise les itinéraires privilégiés. Nous contribuons aussi à la connaissance du domaine maritime du Canada dans les latitudes élevées en identifiant et surveillant les navires qui se trouvent dans cette zone. Notre base de Hay River dans les Territoires du Nord-Ouest assure une présence toute l'année, en nous concentrant sur le fleuve Mackenzie.

La Garde côtière maintient de solides partenariats avec les peuples autochtones qui dépendent de nos brise-glaces pour assurer la livraison en temps opportun du carburant, des matériaux de construction, des véhicules et de toutes les sortes de marchandises qu'il n'est pas rentable de transporter par avion. Nous nous sommes engagés sans réserve à travailler avec des partenaires et des intervenants autochtones afin de garantir la sûreté et la sécurité du transport maritime dans l'Arctique. Nous menons plusieurs initiatives à l'appui de cet engagement. Par exemple, nous avons 15 unités de la Garde côtière auxiliaire canadienne actives dans les collectivités, avec plus de 200 membres de la Garde côtière auxiliaire et 25 navires. On s'attend à ce que ces chiffres augmentent en 2019.

● (1535)

Nous construisons également des bases et formons des habitants locaux en recherche et sauvetage. Le 28 juin dernier, nous avons ouvert une station saisonnière de bateaux de sauvetage côtier à Rankin Inlet, une première dans le Nord et dont les équipages sont composés de jeunes inuits, afin d'améliorer notre capacité de recherche et sauvetage et de renforcer nos relations avec ces communautés.

[*Français*]

En tant qu'actif du gouvernement du Canada, la flotte appuie depuis longtemps les activités d'application de la loi que mènent la Défense nationale, la Gendarmerie royale du Canada, ou GRC, et d'autres ministères fédéraux. Les brise-glaces de la Garde côtière offrent aussi une plateforme scientifique mobile aux scientifiques canadiens dans l'Arctique.

En 2014 et en 2015, nous avons participé à la définition, par le Canada, de son plateau continental pour l'océan Arctique en déployant nos brise-glaces jusqu'au pôle Nord, où ils ont travaillé de concert pour cartographier ces eaux.

[*Traduction*]

Grâce au Plan de protection des océans, nous prolongeons la saison d'opération des navires de la Garde côtière dans l'Arctique, ce qui permet de ravitailler les communautés du Nord plus tôt en carburant et autres biens importants. Une saison plus longue signifie de meilleurs débouchés économiques pour les communautés du nord qui comptent sur le mouvement de leurs marchandises vers les marchés du sud.

Avant de conclure, j'aimerais simplement mentionner que la Garde côtière coopère également avec d'autres pays dans des dossiers qui concernent l'Arctique. Notre principale tribune est le Forum des gardes côtières de l'Arctique, au sein duquel nous collaborons avec sept autres pays arctiques dans des opérations pour nous assurer que nos gardes côtières travaillent ensemble pour couvrir les vastes distances qui sont caractéristiques de la région arctique.

L'Arctique suscite de plus en plus d'intérêt à l'heure où les changements climatiques rendent l'Arctique canadien plus accessible au fret maritime et au développement économique. L'augmentation du fret maritime entraîne une augmentation du risque d'accident. Certains pensent qu'il est plus facile pour un navire de naviguer dans les eaux du Nord quand les glaces fondent, mais c'est faux. En fait, l'imprévisibilité des glaces flottantes fait augmenter les risques pour la navigation. Ces facteurs continueront d'augmenter la demande de services de la Garde côtière.

Merci, monsieur le président, et merci à vous, mesdames et messieurs les membres du Comité, de m'avoir donné l'occasion de prendre la parole. Nous nous ferons un plaisir, mes collègues et moi, de répondre à vos questions.

Le président: Merci, monsieur Hutchinson.

Je pense que c'est maintenant au tour du major-général Seymour.

Mgén William Seymour (commandant adjoint, Commandement des opérations interarmées du Canada, ministère de la Défense nationale): Oui, monsieur.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, bonjour. Je suis le major-général Bill Seymour, et j'ai l'honneur de me présenter devant le Comité aujourd'hui, en compagnie du commissaire Hutchinson et de mes collègues de la Garde côtière canadienne, et bien sûr, de Mme Jane Weldon, de Transports Canada.

[*Français*]

Je suis commandant adjoint du Commandement des opérations interarmées du Canada, qui est responsable de la planification et de l'exécution des opérations ainsi que des exercices interarmées des Forces armées canadiennes partout dans le monde, y compris dans le Grand Nord.

[*Traduction*]

L'Arctique est une priorité essentielle pour les Forces armées canadiennes. Sa sécurité et sa défense font partie intégrante de nos missions principales, comme il est défini dans notre politique de défense Protection, Sécurité et Engagement.

Dans le cadre de notre vision de protection du Canada et de sécurité en Amérique du Nord, nous sommes chargés de détecter, empêcher et contrer les menaces, d'effectuer des opérations de recherche et sauvetage et de répondre aux catastrophes et aux urgences au pays. En ce sens, les Forces armées canadiennes protègent les Canadiens et maintiennent la souveraineté du Canada dans l'Arctique de deux grandes façons. D'abord, en assurant une présence à longueur d'année dans l'Arctique, et ensuite, en menant des opérations de connaissance du domaine qui nous permettent d'être au fait de la situation.

Le point d'ancrage de la présence des Forces armées canadiennes dans le Nord est la Force opérationnelle interarmées-Nord à Yellowknife, qui est aussi à la tête de détachements permanents à Whitehorse et Iqaluit. J'ai parlé hier avec le commandant de la force opérationnelle, le brigadier-général Carpentier, et il a hâte de vous accueillir là-bas.

Nous partageons des installations avec Ressources naturelles Canada à Resolute Bay qui hébergent le Centre d'entraînement dans l'Arctique des Forces armées canadiennes, ainsi que le Programme du plateau continental polaire canadien. Nous partageons aussi les installations de Fort Eureka et de la Station des Forces canadiennes Alert avec le personnel d'Environnement et Changement climatique Canada.

[*Français*]

Les Rangers canadiens sont une partie intégrante de notre présence permanente dans le Nord. Ils appuient les opérations dans l'Arctique et sont un lien important avec les communautés du Nord et les autochtones.

[*Traduction*]

Nous menons toute une série d'opérations et d'exercices, notamment dans le cadre de l'opération Nanook, afin de maintenir notre capacité d'opérer efficacement et d'être un partenaire clé dans la sécurité, la sûreté et la défense de l'Arctique.

Nous fournissons également des services de recherche et sauvetage et avons la capacité de déployer rapidement des forces dans l'Arctique à partir du sud du Canada. J'aimerais souligner qu'en raison des défis opérationnels posés par l'environnement arctique rigoureux, la collaboration avec des partenaires aux niveaux communautaires, territoriaux, fédéraux et internationaux est essentielle à ce que nous faisons dans le Nord.

La connaissance de la situation en Arctique est essentielle au maintien de la sécurité dans la région. À l'occasion de l'opération Limpid, notre opération courante de surveillance nationale, nous détectons les menaces visant la sécurité canadienne dès que possible dans tous les domaines. Pour ce faire, nous travaillons en étroite collaboration avec la Garde côtière canadienne, Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada et la Gendarmerie royale du Canada, par l'intermédiaire des centres des opérations de la sécurité maritime, ou COSM, pour détecter et évaluer les menaces d'origine maritime.

Le NORAD joue aussi un rôle fondamental dans la connaissance du domaine dans le Nord grâce à ses missions d'alerte aérospatiale, de contrôle aérospatial et d'alerte maritime pour l'Amérique du Nord. En raison des activités et des intérêts internationaux accrus dans la région, il est de plus en plus important d'assurer la sécurité et la défense des Canadiens dans le Nord.

● (1540)

[*Français*]

Pour accomplir cela, nous nous fondons sur la politique Protection, Sécurité, Engagement pour augmenter la mobilité, la portée et la présence des Forces armées canadiennes dans le Nord.

[*Traduction*]

Pour ce faire, nous faisons l'acquisition de diverses capacités axées sur l'Arctique, notamment des navires de patrouille extracôtiers et de l'Arctique — le premier ayant touché l'eau salée pour la première fois samedi dernier — et des capacités spatiales, une flotte d'aéronefs de recherche et sauvetage, ainsi que des améliorations à nos hélicoptères de recherche et sauvetage. Je vais intégrer ces capacités dans une approche « systèmes de systèmes » pour la connaissance du domaine. Cela signifie que nous devrons combiner les données de toutes nos ressources et celles de nos partenaires dans chaque domaine pour brosser un tableau clair de la situation.

Dans les prochaines années, nous allons continuer à collaborer avec nos partenaires américains pour moderniser le NORAD, en tenant compte de l'éventail de menaces et des nouvelles technologies pour améliorer la surveillance dans l'Arctique. Nous mènerons également des opérations et des exercices interarmées pour renforcer la mise en commun de l'information avec nos alliés et partenaires de l'Arctique, notamment l'OTAN. La table ronde sur les forces de sécurité de l'Arctique, dont le Canada a été le pays hôte pour la première fois en mai, et que je préside, est une tribune importante pour la collaboration au niveau international.

Finalement, nous continuerons de collaborer avec nos partenaires fédéraux, territoriaux et locaux dans l'esprit d'une approche pangouvernementale à la sécurité dans l'Arctique. Nous entretenons d'excellentes relations avec ces partenaires, notamment les collectivités autochtones et nordiques, et nous allons maintenir ces efforts de collaboration.

C'est un plaisir d'être avec vous aujourd'hui et je serai heureux de répondre à vos questions.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

C'est maintenant au tour de Mme Weldon. Allez-y, s'il vous plaît.

Mme Jane Weldon (directrice générale, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports): Merci, monsieur le président.

Tout comme mes collègues, le commissaire Hutchinson et le major-général Seymour, je suis heureuse d'avoir l'occasion de comparaître devant le Comité pour discuter des aspects de la souveraineté canadienne dans l'Arctique qui touchent au transport maritime.

L'augmentation du commerce mondial dans l'Arctique a fait en sorte que le développement des ressources dans le Nord est devenu, et demeurera, de plus en plus important pour le Canada. Le potentiel économique du Nord est devenu de plus en plus important pour d'autres États arctiques également, de même que pour des États non arctiques qui ont des intérêts dans le Nord. Il est donc essentiel pour le Canada de continuer à exercer sa souveraineté dans les régions maritimes qui relèvent de sa compétence.

[*Français*]

À cet égard, plusieurs ministères et organismes fédéraux collaborent avec des partenaires provinciaux, territoriaux, communautaires et internationaux pour maintenir une présence canadienne, une capacité d'intervention et d'application de la loi de même qu'une connaissance adéquate de la situation.

Transports Canada, la Garde côtière canadienne et le ministère de la Défense nationale collaborent avec d'autres partenaires pour garantir la sûreté et la sécurité des bâtiments par l'entremise d'un régime législatif qui comporte des exigences uniques pour les navires exploités dans l'Arctique canadien.

[*Traduction*]

Dans son allocution, le commissaire Hutchinson a parlé de trois piliers: l'intendance, la sûreté et la sécurité. Le principal rôle de Transports Canada est lié à son rôle dans la réglementation de la sécurité et de la sûreté dans le Nord. Nous n'avons pas de beaux navires sur lesquels tous aiment voyager.

[*Français*]

Deux principales mesures législatives, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et la Loi sur la sûreté du transport maritime, établissent le cadre pour les autorités de Transports Canada et les bâtiments exploités dans les eaux canadiennes, y compris ceux dans l'Arctique.

[*Traduction*]

Une troisième loi, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, s'applique uniquement aux navires qui naviguent dans les eaux arctiques canadiennes. En décembre dernier, Transports Canada a adopté le nouveau règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans les eaux arctiques, qui inclut les exigences du Code polaire de l'Organisation maritime internationale.

De plus, le Plan de protection des océans, ou PPO, améliorera les opérations de surveillance de la sécurité et sûreté maritimes de Transports Canada dans l'Arctique, de même que, bien sûr, celles de la Garde côtière canadienne et des autres partenaires du plan. Il facilitera également la surveillance et le signalement des sources de pollution marine locale provenant des navires hauturiers.

● (1545)

[*Français*]

Ces efforts, qui appuieront également la souveraineté du Canada, tireront surtout avantage de la construction d'un hangar à Iqaluit pour les vols de patrouille réalisés en vertu du Programme national de surveillance aérienne.

Dans le cadre du Programme, 500 heures de vol de surveillance par année sont effectuées dans l'Arctique canadien. Ces vols ont lieu pendant la saison de navigation dans l'Arctique, de juillet à octobre ou novembre.

Dans le cadre d'une autre initiative du Plan de protection des océans, Transports Canada travaille en partenariat avec deux collectivités de l'Arctique, soit Cambridge Bay et Tuktoyaktuk, pour mettre à l'essai un système de sensibilisation aux activités maritimes complet et convivial qui affichera des renseignements et des données sur l'activité maritime, y compris le trafic maritime.

[*Traduction*]

Le système fournira aux collectivités côtières et autochtones un portrait en temps réel de l'activité maritime dans les eaux locales.

Comme je l'ai mentionné précédemment, nous collaborons avec nos partenaires à tous les niveaux pour protéger la région maritime du Canada dans l'Arctique. Il est plus facile d'identifier les menaces qui planent sur la sécurité maritime et de les atténuer si tous les organismes gouvernementaux collaborent pour échanger de l'information, contribuer à dresser un portrait commun de la situation maritime et mettre en commun leurs ressources, leurs outils et leur expertise afin de mener ensemble des évaluations du risque ou de la menace.

Transports Canada est l'un des cinq principaux partenaires dans les centres des opérations de la sécurité maritime, ou COSM, dont vous a parlé un peu plus tôt le major-général Seymour. Ces centres jouent un rôle clé dans la surveillance du trafic maritime et des activités de renseignement dans le Nord.

[*Français*]

Par l'entremise de ces centres, Transports Canada a accès à une vaste gamme de sources de renseignements qui contribuent à la connaissance du domaine maritime.

Celles-ci comprennent les opérations régionales, les réseaux d'échange d'information avec les partenaires nationaux et internationaux, le Programme national de surveillance aérienne et les rapports d'information préalables à l'arrivée.

Pour conclure, j'ajoute que Transports Canada demeure déterminé à appuyer la souveraineté du Canada dans l'Arctique en assurant un réseau de transport maritime sûr et sécuritaire dans les eaux arctiques canadiennes et en protégeant l'environnement maritime de la région des répercussions de la navigation.

[*Traduction*]

Transports Canada continuera de travailler en étroite collaboration avec ses partenaires à tous les niveaux, y compris l'industrie, pour échanger de l'information et collaborer à l'identification, la prévention et l'atténuation des menaces qui planent sur la sécurité et la sûreté maritimes. Ce faisant, nous continuerons d'améliorer notre connaissance de la situation et notre capacité d'exercer la souveraineté du Canada dans l'Arctique.

Je vous remercie, et nous avons vraiment très hâte de répondre à vos questions.

Le président: Merci, madame Weldon.

Merci à tous les témoins.

Je vais passer directement aux questions.

Nous allons commencer par M. O'Toole. Allez-y, s'il vous plaît.

L'hon. Erin O'Toole (Durham, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins de comparaître dans le cadre de notre étude. C'est bon de voir que les organismes représentés ont adopté une approche quasi d'équipe dans l'Arctique, et je suis heureux de vous entendre dire, commissaire Hutchinson, que nos Premières Nations jouent un rôle, en particulier au sein des Rangers canadiens.

Mes questions portent sur des sujets assez différents et s'adressent à la personne la mieux à même d'y répondre.

Est-ce que tous les pays nous avisent lorsqu'ils empruntent le passage du Nord-Ouest, qui se trouve dans les eaux intérieures du Canada, même si certains ne le voient pas ainsi?

M. Jeffery Hutchinson: Jane, allez-y, puisque vous avez mis le cadre en place, puis nous ajouterons quelques commentaires à la fin.

Mme Jane Weldon: Très bien.

NORDREG, le Règlement sur la zone de services du trafic dans le nord du Canada, relève de Transports Canada, mais comme le commissaire l'a laissé entendre, il est géré et administré par la Garde côtière. Le Règlement est en place depuis 1977. À l'époque, il s'agissait d'un système de notification volontaire des mouvements des navires, mais depuis le 1er juillet 2010, les notifications sont devenues obligatoires. Il s'agit essentiellement d'un ensemble de procédures et d'exigences qui s'appliquent aux navires qui se trouvent ou qui veulent pénétrer dans nos eaux maritimes.

Les navires doivent nous donner un avis de 24 heures. La zone de notification est de 100 milles marins, ce qui correspond aussi à notre règlement sur la protection de l'environnement et la prévention de la pollution des eaux arctiques. Les deux concordent pour que nous soyons informés lorsqu'un navire se trouve dans nos eaux et que nous puissions surveiller la pollution.

Je vais céder la parole à...

L'hon. Erin O'Toole: Permettez-moi de vous arrêter ici. C'est suffisant pour ce qui est de la période d'avis.

Avez-vous déjà reçu un avis de 24 heures d'un navire chinois, comme le veut le Règlement?

● (1550)

M. Jeffery Hutchinson: Le navire chinois *Xue Long* a transité par le passage. Comme vous le savez sans doute, il a navigué dans les eaux circumpolaires l'été dernier, en allant bien au-delà du passage du Nord-Ouest. Oui, il nous a informé comme le veut le NORDREG, et il nous a aussi informés des missions scientifiques qu'il comptait mener dans nos eaux et pour lesquelles il avait obtenu aussi les permis nécessaires.

L'hon. Erin O'Toole: Avez-vous l'itinéraire du navire, ou une façon de venir à couple? Avons-nous eu l'occasion, si elle s'est présentée, d'avoir une rencontre amicale avec le navire?

M. Jeffery Hutchinson: À l'égard du *Xue Long*, nous avons adopté une approche semblable à celle que nous privilégions pour l'ensemble du trafic dans l'Arctique, c'est-à-dire que nous communiquons régulièrement avec tous les navires dans cette région. Nous lançons un appel ICE quotidien à chaque navire qui souhaite prendre contact avec nous. Lorsque nous connaissons les plans de voyage et l'emplacement des navires et nous nous servons de ces renseignements pour évaluer les risques, nous utilisons les ressources en conséquence.

La façon dont nos ressources étaient déployées aurait-elle pu nous permettre de saluer amicalement le *Xue Long*? Oui, elles nous l'auraient permis. Les avions-nous placées précisément en fonction de ce navire? Nous nous sommes fondés sur notre évaluation des risques dans le passage du Nord-Ouest à ce moment-là.

L'hon. Erin O'Toole: S'agissait-il de ressources terrestres ou aériennes?

M. Jeffery Hutchinson: Nous avions déployé des ressources terrestres. C'est habituel à cette période de l'année. À l'heure actuelle, nos ressources longent le passage du Nord-Ouest, où nous en avons besoin, selon les mouvements du trafic aujourd'hui.

L'hon. Erin O'Toole: Merci. Je vous prierais de remercier les équipages de ces navires qui se trouvent dans les régions éloignées de notre pays.

M. Jeffery Hutchinson: Merci. Nous n'y manquerons pas.

L'hon. Erin O'Toole: Ces temps-ci, nous ne nous entendons pas sur bien des points avec nos voisins des États-Unis, mais ce n'est pas le cas en ce qui concerne la mer de Beaufort. Lorsque les Étatsuniens exploitent des navires ou examinent une quelconque question de compétence dans la mer de Beaufort, dont celle des licences, quel processus suit-on pour régler les conflits ou avertir le Canada? L'un de vous sait-il comment on procède?

M. Jeffery Hutchinson: Je ne sais pas si je suis en mesure de parler des licences dans la mer de Beaufort. Je peux cependant dire que nous coopérons et collaborons énormément avec les Étatsuniens dans l'Arctique, non seulement par l'intermédiaire du forum des gardes côtières de l'Arctique que j'ai déjà mentionné, mais aussi de façon bilatérale. À titre d'exemple, nous offrons de la formation sur l'eau en milieu réel avec la garde côtière du 17e district, la D17, à Juneau, en Alaska. Nous travaillons aussi à un projet avec les Étatsuniens. Les noms ne sont pas les mêmes, mais l'idée est de créer des corridors sécuritaires à faible impact à la grandeur de l'Arctique.

Je pourrais vous en parler plus en détail si vous le souhaitez, mais l'idée est, en gros, de restreindre le territoire géographique en investissant davantage aux endroits où nous savons que les navires se rendent. Nous y travaillons de concert avec les Américains. Et les États-Unis collaborent avec nous comme tous les autres pays lorsqu'ils empruntent nos voies fluviales.

Mgén William Seymour: Monsieur, je sais que vous n'essayez pas nécessairement de débloquer une quelconque dimension militaire de la question, mais j'estime qu'en raison de notre relation avec le NORTHCOM, le COIC est bien informé de toutes les activités, et nous coopérons et planifions ensemble toute activité militaire des États-Unis dans la mer de Beaufort.

L'hon. Erin O'Toole: Général, en ce qui concerne le volet recherche et sauvetage, qui fait partie des trois piliers que le commissaire a énoncés, nous nous rappelons tous de l'écrasement du Hercules en 1991 et de l'opération Boxtop. J'ai travaillé au centre de coordination de sauvetage pendant un certain temps et je me souviens de kayakistes, et d'intervenants du genre, qui n'avaient pas appelé, mais qui envisageaient de déployer des ressources de Winnipeg.

S'il survenait un accident majeur comme celui-là dans une région éloignée de l'Arctique, combien de temps faudrait-il environ pour déployer une ressource comme un C-130?

Mgén William Seymour: Je pense que le temps d'intervention dépend de la position des forces qui sont déployées dans le Nord. Il y a la position standard de SAR que vous connaissez tous, mais il y en a aussi une autre qu'il vaut la peine de mentionner, selon moi. Au cours de l'année, nous avons mené un certain nombre d'exercices dans le Nord et, dans ce contexte, des ressources des Forces canadiennes peuvent intervenir. On pense par exemple à l'écrasement de l'avion d'une compagnie aérienne commerciale, First Air, je crois, à Resolute Bay, où nous avons mené un exercice. Les intervenants se trouvaient sur place. Mon frère était du nombre.

Le protocole plus officiel que nous examinons est le Plan en cas de catastrophe aérienne. Honnêtement, nous venons de terminer un exercice à Yellowknife où nous avons mis ce plan en oeuvre, amené des personnes sur le site de l'écrasement, déployé l'équipement, et ainsi de suite. Le temps de voyage depuis Trenton, Winnipeg ou une des principales bases de SAR vers une région septentrionale pourrait prendre entre quelques heures et 9 ou 10 heures, selon l'endroit où l'écrasement est survenu.

C'est aussi important parce que les opérations de SAR dans le Nord sont des activités à plusieurs niveaux. Avant que l'aéronef ne s'y rende et qu'on dépose des parachutistes, il est fort possible que des Rangers arrivent sur le site, peut-être aussi des membres de la GRC et des habitants des villages, si bien que nous venons nous joindre à l'intervention déjà entamée là-haut.

● (1555)

Le président: Merci beaucoup, monsieur O'Toole.

La parole est maintenant à M. Wrzesnewskyj.

M. Borys Wrzesnewskyj (Etobicoke-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier nos témoins. C'est bon de vous avoir avec nous pendant deux heures.

Major-général, vous avez dit quelque chose d'assez important, que nous maintenons une présence régionale à l'année pour pouvoir savoir ce qui se passe. Vous avez ensuite ajouté que c'était essentiel à notre sécurité.

Nous savons ce qui se passe dans l'espace aérien. Nous savons que des bombardiers russes à long rayon d'action viennent régulièrement mettre à l'épreuve nos capacités. Ces appareils pourraient transporter des armes nucléaires. Nous avons une bonne idée de ce qui se passe à la surface de l'eau, mais qu'en est-il de ce qui se passe sous la surface? Savons-nous ce qui se passe sous l'eau, sous la glace, surtout lorsque la glace est à son épaisseur maximale? Je pose cette question parce que la flotte septentrionale russe compte environ 48 sous-marins nucléaires. Nous savons qu'ils nous mettent régulièrement à l'essai ainsi que nos alliés par voie aérienne et maritime. Savons-nous ce qui se passe sous la glace?

Mgén William Seymour: Je m'attendais à cette question, et elle est intéressante parce que, premièrement, nous ne sommes pas dans les années 1960, 1970 ou 1980, époque où les sous-marins soviétiques pouvaient se cacher dans tous les coins. De nos jours, comme vous le savez, grâce aux avancées technologiques, les Russes peuvent déployer des armes contre l'Amérique du Nord depuis leurs propres bastions dans leur territoire ou légèrement à l'extérieur de celui-ci. La notion selon laquelle les sous-marins russes, par exemple dans ce cas, auraient à voyager sous la glace dans le Nord canadien pour accomplir leurs tâches n'est plus en phase avec la technologie.

Le plan dont il est question lorsque nous parlons de surveillance dans l'Arctique est l'opération Limpid, programme couvrant tous les domaines dont nous disposons pour comprendre ce qui se passe dans l'espace aérien, les voies navigables et les profondeurs océaniques. Pour être plus précis, l'espace sous-marin est aussi un domaine visé par l'opération Limpid, comme le cyberdomaine qui en fait partie.

Notre relation avec le NORAD et le NORTHCOM est primordiale pour surveiller ce qui se passe dans le Nord. Le NORAD est doté d'une mission de reconnaissance maritime en plus d'une mission de contrôle non maritime, et c'est par l'intermédiaire de notre partenariat avec le NORAD que nous continuons à faire des exercices de reconnaissance sur le territoire du Canada et en milieu océanique. Ce sont ces renseignements que nous partageons avec les États-Unis et nos alliés et partenaires qui nous permettent de savoir ce qui se passe sous la surface n'importe quel jour de l'année.

M. Borys Wrzesnewskyj: Pour être bien clair, êtes-vous en train de dire que nous savons tout ce qui se passe sous la surface de la glace à la grandeur de notre territoire arctique?

Mgén William Seymour: Je ne dirais pas que nous savons tout. Je ne sais pas tout ce qui se passe dans l'espace terrestre ou à la surface de l'eau chaque jour. Je sais beaucoup plus ce qui se passe dans l'espace aérien. Honnêtement, nous voyons cela comme une évaluation des risques. Nous affectons des ressources pour comprendre ce qui se passe dans ce contexte en fonction de la menace que cela représente pour nous. On détermine la menace en se fondant sur les capacités et les intentions. On mesure ce type de choses grâce à l'échange de renseignements et on affecte les ressources en conséquence, selon la menace.

J'ai lu le témoignage de nos homologues des Affaires mondiales, qui ont affirmé ne pas voir de menace dans l'Arctique canadien. Aucune menace ne pèse sur cette région. Pour ce qui est d'utiliser des ressources pour comprendre ce qui se passe dans l'espace sous-marin, on le fait — il m'est impossible de parler de certaines d'entre elles — mais le Canada et les États-Unis ont les moyens de comprendre ce qui s'y passe.

M. Borys Wrzesnewskyj: Avons-nous des cartes qui indiquent le territoire couvert par les brise-glaces du Canada? On a mentionné qu'il y en avait sept. Combien sont pleinement fonctionnels dans l'Arctique? Avons-nous des cartes qui montrent le territoire qu'ils couvrent quand les glaces sont à leur épaisseur maximale ou minimale?

M. Jeffery Hutchinson: Nous déployons normalement sept brise-glaces dans l'Arctique, parfois huit, et ce fut le cas cette année. Nous avons 20 brise-glaces dans notre flotte et nous dirions que 10 d'entre eux respectent les paramètres normaux des opérations de déglaçage. C'est notamment en raison de l'ajout de trois brise-glaces que nous venons d'acquérir. J'essaie de me rappeler si j'ai vu une carte qui montre le territoire qu'ils couvrent. Nous pourrions certainement en remettre une au Comité pour montrer...

● (1600)

M. Borys Wrzesnewskyj: Si vous pouviez le faire, je crois que ce serait utile.

M. Jeffery Hutchinson: Si on nous donne quelques jours, nous serons en mesure de vous la fournir.

M. Borys Wrzesnewskyj: Merci.

Madame Weldon, quand nous acceptons de laisser des navires emprunter le passage lorsqu'ils traversent les Territoires du Nord-Ouest, leur imposons-nous des droits? Le ministère s'est-il déjà penché sur les coûts éventuels du maintien d'une présence dans le passage du Nord-Ouest? Avons-nous procédé à une quelconque analyse de ces coûts et des coûts croissants à mesure que les navires empruntent le passage plus souvent qu'auparavant?

Mme Jane Weldon: Fait intéressant, à l'échelle internationale, on n'impose aucun droit pour traverser la zone fluviale d'une autre nation. Dans le droit international, le droit de passage inoffensif permet aux navires de traverser les eaux territoriales d'autres pays, sous réserve de certaines restrictions.

On a tendance à imposer des droits quand on entre dans un port ou on demande un service à un autre pays. À ce stade, les navires qui traversent le passage du Nord-Ouest ne s'arrêtent pas à un port canadien. Ils empruntent simplement nos eaux territoriales. En conséquence, conformément au cadre international en vigueur, il n'est pas possible d'imposer de droits. À l'avenir, les choses pourraient changer au fur et à mesure que les ports se développent dans le Nord, mais à ce stade, aucun droit n'est imposé.

Monsieur Hutchinson, voulez-vous parler de ce qui se produit lorsque vous devez entrer quelque part?

M. Jeffery Hutchinson: En fait, le régime de droits est administré par la Garde côtière. Comme Mme Weldon l'a décrit, on impose normalement des droits à un navire qui entre dans un port canadien.

Dans l'Arctique, on accorde une dispense de droits assez étendue, en particulier aux navires qui consacrent plus de 50 % de leur jauge au ravitaillement des collectivités. Elle s'applique au nord du 60e parallèle. On tient toujours compte de détails et de nuances, y compris dans le cas des navires qui se rendent au nord du 60e parallèle pour atteindre une destination finale qui se trouve au sud du 60e parallèle, comme Churchill.

Pour répondre à l'autre partie de votre question, celle de savoir si nous avions envisagé d'imposer des droits à l'extérieur de ce cadre: oui, nous avons fait des travaux à cet égard. La philosophie générale, notamment en ce qui touche la recherche et le sauvetage, est que nous n'imposons pas de droits. Nous avons déterminé si nous devrions appliquer un barème tarifaire à un navire de croisière lorsque le principal service que nous pourrions lui offrir serait celui de brise-glaces plutôt que de recherche et de sauvetage ou d'intervention en cas de catastrophe environnementale... On s'interroge sur certains points.

À l'échelle internationale, la philosophie veut qu'on n'impose pas de droits pour les opérations de recherche et de sauvetage, car on ne veut pas que quelqu'un hésite à demander de l'aide en fonction de sa capacité de payer.

Le président: Pour respecter l'horaire, nous allons donner la parole à M. Blaikie.

M. Daniel Blaikie (Elmwood—Transcona, NPD): Je me demande si vous aimeriez finir ce que vous aviez commencé à dire.

M. Jeffery Hutchinson: Merci beaucoup.

Je terminerai en disant que, en plus du régime de droits, nous sommes aussi partisans du principe selon lequel le pollueur doit payer. Si un navire déversait des hydrocarbures, en particulier dans l'Arctique, nous essaierions d'abord de recouvrer les coûts de nos opérations auprès du propriétaire pour nous tourner ensuite vers la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui est le filet de sécurité dont on se sert pour s'assurer de couvrir les coûts des opérations environnementales.

M. Daniel Blaikie: Vous avez aussi dit que, à l'heure actuelle, vous avez une vingtaine de brise-glaces, dont environ sept dans le Nord normalement. Une bonne partie de la discussion d'aujourd'hui porte sur l'ouverture du Nord et la hausse considérable du trafic qui en découlera.

Le programme de construction de brise-glaces en place vise-t-il essentiellement à remplacer les capacités actuelles, ou avez-vous fait des prévisions concernant le besoin accru de navires au fur et à mesure que le trafic augmente? On présume qu'il faut des navires supplémentaires pour pouvoir faire un travail équivalent si le trafic augmente dans cette région.

● (1605)

M. Jeffery Hutchinson: Notre dernier plan public de remplacement des navires remonte à 2012. Il prévoit le remplacement ou la recapitalisation de la flotte de la Garde côtière. Nous avons mené d'autres analyses concernant la recapitalisation et nous l'envisageons à l'heure actuelle.

M. Daniel Blaikie: Vous attendez-vous à ce qu'il faille hausser la capacité totale de la flotte pour s'adapter au trafic prévu d'ici une certaine date ou vous n'avez pas une bonne idée de la vitesse à laquelle les choses progresseront?

M. Jeffery Hutchinson: Je pense que c'est plutôt le deuxième cas de figure. Nous estimons que le trafic a à peu près doublé depuis 2010. C'est en partie attribuable au signalement obligatoire dont nous avons parlé plus tôt et qui est exigé depuis 2010, si bien que nous avons une meilleure idée des navires qui se trouvent dans le Nord canadien. Il est toujours question de 350 voyages annuels. Pour mettre les choses en perspective, le port de Vancouver accueillerait 3 500 navires par année.

Les allées et venues des navires sont imprévisibles. Nous n'avons pas de date cible. Nous ne pourrions pas dire, par exemple, que d'ici à 2030, nous nous attendons à ce qu'il y ait 500 voyages. Il n'existe aucun modèle à l'heure actuelle qui pourrait nous permettre de faire cette prévision.

M. Daniel Blaikie: Nous avons besoin d'un processus d'approvisionnement qui soit un tantinet plus souple pour essayer de répondre à ces défis. Je ne vous pose pas la question. Je ne fais que formuler un commentaire.

Un point qui m'intéresse en tant que député du Manitoba — la plupart des choses dont nous parlons se situent un peu plus au nord, cependant — est qu'on a beaucoup parlé dernièrement, dans ma province et à la grandeur du pays, du port de Churchill. Est-ce un bien important dans l'esprit de tout le monde ou quelque chose qui peut servir à assurer la souveraineté dans l'Arctique et à affirmer notre présence, ou le perçoit-on surtout comme un bien ayant un potentiel commercial, mais qui ne jouerait pas nécessairement de rôle sur le plan de la défense ou de la Garde côtière?

M. Jeffery Hutchinson: Je m'attends à ce que mon collègue de Transports Canada veuille se pencher sur cette question. Je dirais simplement que, du point de vue de la Garde côtière, nous nous intéressons à la liaison ferroviaire vers Churchill. Nous avons vu changer les allées et venues dans cette ville au fil du temps. Il est clair que nous estimons qu'il s'agit d'une infrastructure maritime canadienne importante. Nous serons prêts à offrir des services si le potentiel commercial change ou se développe là-bas, mais je pense que Transports Canada est mieux placé pour en parler.

Mme Jane Weldon: Comme vous le savez sans doute très bien, la question de Churchill a posé problème au cours des dernières années, notamment en ce qui concerne le chemin de fer. Malheureusement, un accident tragique y est survenu au cours du week-end; Transports Canada s'est penché de près sur cette affaire.

Les fonctionnaires de Transports Canada collaborent étroitement avec leurs partenaires d'autres ministères fédéraux, comme ceux de Diversification de l'économie de l'Ouest, mais aussi du gouvernement provincial et de diverses entreprises dont les opérations sont ou ont traditionnellement été à Churchill. Nous gardons ce port à l'oeil.

Nos prévisions en matière de développement économique montrent que le moment est un peu mal choisi. Certaines personnes affirment que le réchauffement climatique ne se produit pas assez rapidement dans certaines régions. On pourrait faire valoir cet argument pour d'autres raisons. Churchill se trouve en situation difficile en ce moment, car il n'y a pas suffisamment de volume à l'heure actuelle. Le potentiel est là, et il y a de la compétition côté volume, alors nous suivons la situation de près. Nous avons du personnel là-bas et participons activement aux travaux engagés sur le chemin de fer à l'heure actuelle, qui influera sur la façon dont le port peut fonctionner.

M. Daniel Blaikie: Du point de vue de la défense, la région de Churchill suscite-t-elle de l'intérêt? Y a-t-il lieu de craindre qu'en raison de certains de ces problèmes liés au facteur temps, les ressources risquent de tomber en désuétude, faute d'activités commerciales suffisamment nombreuses dans un délai assez rapide, et que le tout entraîne une perte dont les conséquences dépassent la valeur commerciale de ces ressources?

● (1610)

Mgén William Seymour: Je regrette, mais je ne peux pas faire de commentaires à ce sujet. En tant qu'utilisateur des forces, je me sers des ressources mises à notre disposition. Je ne m'occupe pas des questions liées aux infrastructures, aux bases, etc. Je ne peux donc pas me prononcer là-dessus.

M. Daniel Blaikie: Merci.

Le président: Merci.

C'est au tour de Mme Vandenbeld.

Mme Anita Vandenbeld (Ottawa-Ouest—Nepean, Lib.): Merci à vous tous de votre présence.

Monsieur Hutchinson, vous avez mentionné, dans votre déclaration, le Plan de protection des océans, ou PPO, et vous avez dit qu'il permet d'assurer une présence toute l'année. Je crois que Mme Weldon en a également parlé. Qu'y a-t-il de nouveau dans le cadre de ce plan? Que pouvez-vous faire aujourd'hui, contrairement à avant?

Voulez-vous commencer, monsieur Hutchinson?

M. Jeffery Hutchinson: Je vais céder la parole au sous-commissaire Pelletier. C'est lui qui dirige l'administration du Plan de protection des océans pour le compte de la Garde côtière et de son ministère d'attache, soit Pêches et Océans.

À titre de précision, lorsque nous parlons d'assurer une présence toute l'année dans l'Arctique, cela fait allusion à notre base qui fonctionne à longueur d'année dans les Territoires du Nord-Ouest. Je ne veux pas dire par là que nous sommes actuellement en mesure de déployer des brise-glaces tout au long de l'année. Cependant, comme Mario l'expliquera dans un instant, un des principaux éléments du PPO dans l'Arctique est la prolongation de la saison de déglaçage au printemps et à l'automne.

Mario.

M. Mario Pelletier (sous-commissaire, Opérations, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans): Le PPO prévoit un certain nombre d'initiatives qui sont avantageuses pour l'Arctique.

Comme le commissaire vient de le dire, la première concerne la prolongation de la saison. L'année dernière, nous avons passé 35 jours de plus en mer. Nous comptons y ajouter encore 10 jours au cours des prochaines années; en gros, nous serons là quelques semaines plus tôt au printemps et en juin pour ensuite quitter les lieux en novembre, quelques semaines plus tard que d'habitude. C'est un élément important parce que les navires de ravitaillement sont là-bas, à la lisière des glaces, de plus en plus tôt et ils veulent commencer leurs activités. Bien entendu, ils doivent s'adapter à l'état des glaces, mais nous nous engageons à être là pour les appuyer.

Une autre initiative porte sur la Garde côtière auxiliaire. Nous en avons créé une section locale dans l'Arctique. Afin de situer les choses dans leur contexte, la Garde côtière auxiliaire compte environ 4 000 membres et près de 1 100 unités à l'échelle du Canada. Dans l'Arctique, à l'heure actuelle, nous en sommes à 15 unités, auxquelles nous ajouterons 5 autres l'année prochaine, et nous avons environ 200 membres. Nous travaillons très fort pour en élargir la portée. Nous allons également accroître le rôle de la Garde côtière auxiliaire. Pour l'instant, elle se concentre sur les activités de recherche et de sauvetage, alors que nous assurons la formation et tout le reste, mais nous voulons qu'elle fasse partie des efforts d'intervention d'urgence. Ainsi, en cas de pollution, nous pouvons compter sur la présence de ses membres puisqu'ils sont déjà sur le terrain, directement dans la collectivité. Là encore, nous offrirons de la formation dans ce domaine.

Cette année, nous avons également ouvert la première station de bateaux de sauvetage côtier à Rankin Inlet. C'est un programme que nous avons administré dans le Sud pendant de nombreuses années. Nous embauchons des étudiants pour assurer la prestation des services de recherche et de sauvetage. Cette initiative connaît un franc succès à Rankin. Nous avons parcouru les 45 collectivités du Nord et nous avons effectué une évaluation des risques, à l'issue de laquelle nous avons conclu que Rankin était le meilleur emplacement. De plus, nous avons fait du recrutement dans les collèges, et nous avons embauché de jeunes Autochtones pour entretenir la station cet été. D'ailleurs, ils viennent de boucler le travail la semaine dernière.

Enfin, j'aimerais parler du réseau opérationnel. Peu de gens le savent, mais le centre des Services de communication et de trafic maritimes à Iqaluit surveille l'ensemble de l'Arctique. C'est à cet organisme que les gens présentent les notifications pour le NORDREG, les demandes de renseignements sur l'état des glaces, etc. Le centre est doté de gens professionnels et dévoués qui fournissent de l'information et surveillent les activités. Nous avons modernisé tous les centres, qui sont desservis par 11 tours de transmission à la grandeur de l'Arctique. Nous travaillons maintenant à mettre à niveau les liaisons entre ces tours pour nous assurer d'utiliser une technologie de pointe afin de garantir la fiabilité des réseaux de communication, en plus d'élaborer un plan de continuité des activités.

Tout cela fait partie des investissements pour l'Arctique.

Mme Anita Vandenbeld: Merci.

Madame Weldon.

Mme Jane Weldon: Notre rôle est, bien entendu, beaucoup plus limité au chapitre des opérations proprement dites, mais dans le cadre du Plan de protection des océans, nous avons obtenu du financement pour être en mesure d'assurer l'inspection des navires dans l'Arctique. Nous avons pu accroître considérablement la disponibilité de nos inspecteurs dans le Nord. Ils y passent une grande partie de la saison pour inspecter les navires dans différentes installations, comme à Baffinland, ainsi que dans différents ports. Cela nous permet de nous assurer que le niveau de sécurité maritime à bord des navires là-bas est maintenu de la même manière. Autrefois, l'inspection se faisait dans le Sud, mais certains navires ne se déplacent pas souvent jusque-là, et ce n'est pas la même chose.

Par ailleurs, toujours dans le cadre du Plan de protection des océans, nous avons injecté des fonds considérables pour la formation. Nous avons conclu une entente de contribution avec l'institut à Iqaluit, lequel a maintenant ouvert un centre de formation à Hay River, qui en était dépourvu auparavant. Ce centre offre de la formation maritime dans l'optique de créer un bassin de marins plus qualifiés pour les divers emplois dans le Nord afin d'accroître le niveau de sécurité pour les personnes qui pêchent ou qui s'adonnent à d'autres activités maritimes traditionnelles.

Troisièmement, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, nous avons collaboré avec un certain nombre de groupes inuits pour déterminer comment mieux leur fournir des renseignements destinés à améliorer leur connaissance du domaine maritime. Il y a certains enjeux dans le Nord — par exemple, lorsqu'on est à bord d'un bateau — concernant l'accès à l'information captée par satellite ou à d'autres renseignements pour savoir qui se trouve dans l'Arctique et sur l'eau. Notre objectif est de nous assurer d'avoir un outil adapté à leurs besoins, comme une application, au lieu de recourir au genre de choses qui sont actuellement disponibles sur place et qui sont conçues pour les besoins d'autres personnes.

Je devrais également souligner qu'en dehors du Plan de protection des océans, nous collaborons avec des sociétés minières dans le Nord pour voir si elles ont besoin de services de pilotage officiels, que ce soit par l'entremise de l'une des administrations de pilotage officielles ou sous forme de services moins officiels, mais qui nécessitent tout de même certaines compétences afin de pouvoir transporter ces grands navires aux divers ports et d'assurer leur débarquement en toute sécurité. Comme vous pouvez l'imaginer, un gros cargo n'est pas ce qu'il y a de plus facile à « stationner », comme nous aimons le dire à la blague. Nous travaillons maintenant avec diverses entreprises pour faire en sorte que les services appropriés soient en place afin d'éviter les accidents.

● (1615)

Mme Anita Vandenbeld: Je voudrais revenir sur ce que M. Pelletier a dit au sujet de l'embauche d'étudiants autochtones durant l'été, et j'ai remarqué que M. Hutchinson a mentionné que bon nombre des membres d'équipage sont autochtones.

Major-général Seymour, je crois que vous avez parlé des collectivités locales. En ce qui concerne le déploiement des ressources à partir de Trenton ou de Winnipeg, les collectivités locales sont souvent les premiers témoins de ce qui pourrait arriver. Pourriez-vous nous parler un peu des différentes façons dont vous collaborez avec les collectivités autochtones, notamment avec les collectivités inuites locales?

M. Jeffery Hutchinson: Je pourrais peut-être commencer. Je vais vous donner un exemple qui est, selon moi, très révélateur. Avant d'arrêter notre choix sur Rankin Inlet, nous avons tenu compte de 46 collectivités dans le cadre du programme de bateaux de sauvetage côtier, et nous avons utilisé un cadre pour nous aider à évaluer les risques à cet égard. Nous avons visité l'ensemble des 46 collectivités, et nous avons rencontré leurs dirigeants avec qui nous avons discuté de leurs priorités, et non pas seulement des nôtres. Ainsi, lorsque nous avons annoncé notre choix, nous avions obtenu la collaboration de l'ensemble des 46 collectivités.

Nous croyons fermement que, si nous nous engageons à travailler en partenariat avec quelqu'un, cela devient alors un des piliers de nos relations, en particulier avec les Inuits. Nous allons nous asseoir avec eux et discuter de leurs priorités et de celles que nous avons en commun, au lieu de nous pointer là-bas avec un programme conçu à Ottawa. Nous croyons que les réponses pour le Nord doivent provenir du Nord, et non d'Ottawa, si je peux m'exprimer ainsi.

Mme Anita Vandenbeld: Merci.

Mgén William Seymour: J'ai quelques réflexions à faire à ce sujet. Ce matin, je me suis entretenu avec l'un de mes généraux, qui revient tout juste de Yellowknife. Il m'a dit que, dans le contexte de l'exercice Ready Soteria, qui est un important exercice d'intervention en cas de catastrophe aérienne, il va de soi que, dans le Nord, la survie dépend de la collaboration de tous, faute de quoi on risque de mourir. C'est là un truisme.

Il y a deux points à retenir en ce qui concerne la collaboration avec les Autochtones dans les collectivités locales du Nord. Notre responsable en la matière est le commandant de la Force opérationnelle interarmées, que certains d'entre vous auront l'occasion de rencontrer lors de leur visite dans le Nord. Sa responsabilité est d'établir des réseaux et de nouer des relations partout dans le Nord. Nous menons des exercices d'une collectivité à l'autre pour renforcer, entre autres, leurs capacités d'intervention en cas d'urgence locale. Nous collaborons avec les groupes de Rangers, qui sont au nombre de 60 dans l'ensemble du Nord canadien. Il y a environ 1 800 Rangers canadiens dans ces collectivités, et le commandant de la Force opérationnelle interarmées assure ce partenariat essentiel dans tout le Nord.

Mme Anita Vandenbeld: Merci.

Le président: Merci.

La parole est à M. Sidhu.

M. Jati Sidhu (Mission—Matsqui—Fraser Canyon, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je vous remercie tous de participer à cette étude très importante pour l'avenir.

Ce qui m'inquiète, c'est l'annonce d'une récente politique sans précédent adoptée par la Chine. Dans cette politique, la Chine se qualifie d'« État quasi arctique ». Pouvez-vous parler des priorités du ministère de la Défense en ce qui a trait à la défense de l'Arctique, mis à part les enjeux concernant la Chine et la Russie? Que pensez-vous de la déclaration faite par la Chine selon laquelle elle serait un « État quasi arctique »?

● (1620)

Mgén William Seymour: J'ai examiné la politique de la Chine pour l'Arctique et, de toute évidence, du point de la défense, étant donné le bilan de la Chine sur la scène mondiale... J'ai passé trois ans au service du commandement du Pacifique des États-Unis et j'ai vu l'expansion chinoise dans la mer de Chine méridionale, ce qui inquiète, bien sûr, non seulement les gens en Asie-Pacifique, mais aussi ceux qui ont une vision sombre du monde et ceux qui, un peu partout sur la planète, cherchent à faire les choses en dehors de l'ordre international fondé sur des règles.

Sur le plan de la défense, et si nous examinons le document de la Chine, nous constatons que les intérêts de ce pays s'étendent aux quatre coins du monde pour garantir l'accès aux ressources destinées à alimenter ses industries. Du point de vue de la défense, je ne suis pas inquiet puisque l'approche de la Chine repose, pour l'heure, sur la participation et la coopération dans ce domaine. Quant au fait que la Chine se qualifie d'« État quasi arctique », je crois que ces mots ont de quoi irriter un peu les Canadiens puisque le Canada est un véritable État arctique. Mais peu importe la position qu'un pays choisit d'adopter en matière de défense, nous ne considérons pas la Chine comme une menace dans notre région arctique. Nous la percevons comme un pays qui aspire à obtenir un accès garanti aux voies de communication et de commerce maritime à l'échelle internationale, ce qui constitue son principal domaine d'intérêt. La Chine envisage d'accéder aux ressources du monde entier, et l'Arctique canadien est certainement un de ses points de mire.

Je m'inquiète moins d'une opération militaire chinoise dans l'Arctique que de la présence de sociétés chinoises qui achètent des entreprises canadiennes ou des infrastructures canadiennes ou, pire encore, qui s'adonnent à des cyberactivités. Voilà ce que j'ai à dire à ce sujet, du point de vue de la défense.

M. Jati Sidhu: Quelles autres menaces entrevoyez-vous pour la souveraineté du Canada? Votre ministère considère-t-il cela comme un danger imminent? Il pourrait s'agir des États-Unis ou de la Russie. Avez-vous fait des études à ce sujet?

Mgén William Seymour: La formulation de votre question est intéressante. Si vous examinez les documents que vous avez reçus, notamment ceux de M. Lajeunesse et d'autres experts en matière de souveraineté...

En toute honnêteté, je ne trouve pas que la souveraineté canadienne soit attaquée ou menacée. Nous jouissons d'une souveraineté au Canada. Elle nous est propre, et je crois d'ailleurs que vous avez entendu des représentants d'Affaires mondiales Canada, qui ont parlé de la souveraineté du point de vue juridique. Dans le contexte de la défense, je suppose que notre intérêt pour la souveraineté correspond à ce que vous avez dit, commissaire, au sujet de la sécurité — quiconque néglige la souveraineté risque de la perdre un jour.

Du point de vue de la défense, notre intérêt principal dans le Nord, c'est de demeurer au fait de la situation là-bas et d'assurer une présence à longueur d'année pour voir ce qui se passe et intervenir en conséquence, qu'il s'agisse d'incursions de kayakistes là-bas ou de l'arrivée imprévue d'autres navires ou, encore, de ceux qui pourraient chercher à nous faire du tort à un moment donné lorsque les voies navigables s'ouvriront, faisant ainsi accroître considérablement le trafic maritime, peut-être d'ici une décennie ou deux. Voilà le genre de choses auxquelles nous prêtons attention.

M. Jati Sidhu: Quelle sorte d'infrastructure aimeriez-vous voir dans cette région, sachant que la Chine investit beaucoup d'argent pour l'exploration des ressources naturelles? Croyez-vous que le gouvernement canadien devrait dépenser de l'argent dans les infrastructures pour défendre l'Arctique canadien? Doit-on bâtir plus de ponts, de routes et de voies ferrées à l'avenir? Cela ne se fera pas du jour au lendemain, mais envisagez-vous la possibilité de dépenser de l'argent pour les infrastructures dans cette région?

Mgén William Seymour: Si je comprends bien votre question, vous me demandez si le gouvernement du Canada devrait s'employer à établir plus d'infrastructures dans le Nord afin de mieux nous préparer à défendre le pays contre d'éventuelles menaces dans le Nord. Est-ce là une interprétation juste de votre question?

M. Jati Sidhu: Plus ou moins...

Quelqu'un d'autre souhaite-t-il intervenir à ce sujet?

M. Jeffery Hutchinson: Comme nous mettons l'accent sur l'intervention, notre philosophie générale en ce qui a trait au renforcement des capacités d'intervention — d'ailleurs, je dirais qu'il en est de même pour l'infrastructure maritime dans l'Arctique, en appliquant la même logique —, c'est que le tout devrait se faire en fonction des circonstances. Cela nous ramène à la question précédente sur les Premières Nations et les Inuits. À mesure que leurs aspirations sont satisfaites et que le développement économique bat son plein, et ce, je tiens à le souligner, d'une manière respectueuse de l'environnement, étant donné l'environnement particulier dont il est question et la nécessité d'en assurer la défense, je crois que les investissements dans les infrastructures peuvent essentiellement s'adapter aux circonstances. Je doute que nous puissions nous prononcer sur la question de savoir si les investissements dans les infrastructures doivent être effectués en guise d'expression de la souveraineté.

Comme le général l'a dit, la souveraineté existe. Elle est appliquée. Nous pourrions passer en revue une longue liste de différents moyens par lesquels, dans le domaine maritime seulement, cette souveraineté est exercée. L'infrastructure peut donc se développer selon le contexte et les besoins.

● (1625)

M. Jati Sidhu: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sidhu.

Nous allons maintenant passer à M. O'Toole.

L'hon. Erin O'Toole: Je vous remercie beaucoup, monsieur le président.

Le problème que pose le fait de programmer une séance de deux heures, c'est que vous serez forcés de me tolérer pendant deux séries de questions. Je vous remercie donc de votre patience.

Parmi les nombreux sujets abordés, nous avons parlé des biens qui existent dans l'Arctique, et je pense que les membres des deux côtés de la table sont préoccupés à ce sujet. Je souhaite parler des infrastructures pendant un moment. Comme le gouvernement l'apprend maintenant, bon nombre de projets d'infrastructures ne sont pas menés à bien aussi rapidement que vous le souhaiteriez. Les difficultés s'accentuent dans l'Arctique. Les initiatives conservatrices, comme la route vers Tuktoyaktuk, qui est maintenant terminée… Nous ne sommes plus là pour l'inaugurer, si je peux m'exprimer ainsi.

Pendant une minute, j'aimerais parler de ce qui viendra après l'achèvement de la route vers Nanisivik, le port en eau profonde dont l'ouverture est prévue pour cet automne. Est-ce que les Forces armées canadiennes et la Garde côtière peuvent me confirmer que nous respecterons l'échéance de l'automne de l'année en cours, comme je l'ai entendu dire? Quelles sont vos attentes en matière d'opérations et de ravitaillement en carburant au Nunavut en ce qui concerne ce bien?

Mgén William Seymour: Je ne suis pas la personne responsable des infrastructures, mais, en tant qu'utilisateurs des Forces canadiennes, nous avons hâte que le port de Nanisivik soit opérationnel. On me dit qu'il sera prêt pour la saison de 2019, et cela coïncidera avec la disponibilité du navire de patrouille extracôtier et de l'Arctique et d'autres bâtiments qui dépendent de lui pour leur ravitaillement en carburant. Du point de vue de l'utilisation de forces, la capacité de ravitailler en carburant les navires dans le Nord permet de prolonger la durée de leurs opérations et leur présence là-bas. Cette incidence n'est pas uniquement d'ordre militaire. La Garde côtière et d'autres organisations exercent leurs activités là-bas. Fait intéressant, mon collègue du Danemark souhaitait vivement se ravitailler en carburant dès que cette possibilité existerait.

L'hon. Erin O'Toole: La Garde côtière aussi...?

M. Mario Pelletier: Oui, ils sont à la même enseigne en ce qui concerne le ravitaillement en carburant. En ce moment, ce ravitaillement consiste à transférer du carburant d'un navire à l'autre, et cette manœuvre comporte certains risques. Par conséquent, il est toujours plus sécuritaire de disposer d'installations où ce ravitaillement peut se faire de façon plus stable. Nous utilisons aussi Nanisivik comme endroit où déposer le fret, qui peut être ramassé par un autre navire qui le livrera à une collectivité. Nous avons hâte que l'installation soit rénovée et que nous puissions l'utiliser l'été prochain.

L'hon. Erin O'Toole: Sera-t-elle opérationnelle à longueur d'année, ou seulement pendant l'été et les saisons intermédiaires? Comment planifiez-vous en ce moment de l'utiliser? Le savez-vous?

Mgén William Seymour: Monsieur, je crois comprendre qu'elle ne sera pas opérationnelle à longueur d'année? Elle sera ouverte pendant une partie de l'année seulement. Au plus fort de l'hiver, quand elle sera entièrement cernée, je crois comprendre que les rangers et d'autres membres de la collectivité locale la surveilleront et assureront sa sécurité. Toutefois, elle ne sera pas en service à longueur d'année.

M. Mario Pelletier: C'est exact. Outre Nanisivik, la collectivité la plus proche est Arctic Bay, et elle se trouve à environ 40 kilomètres de distance. Il est prévu de réapprovisionner le port tôt en saison, et le dernier navire à quitter ses eaux s'assurera qu'il est sécurisé et s'attendra à ce que les collectivités locales s'en occupent après coup.

L'hon. Erin O'Toole: D'accord. Merci.

Laissons les infrastructures, et reprenons notre discussion sur les biens. Vous avez soulevé la question du Danemark, général. Je ferais donc aussi bien de commencer par là. En ce qui concerne la supériorité et la présence aériennes, les États-Unis ont désigné le F-35 comme leur seule option en matière d'aéronefs survolant le pôle. Le Danemark utilisera les F-35 relativement au Groenland et à son rôle dans l'Arctique. Si nous n'achetons pas des F-35.... Les libéraux achètent des F-18 d'occasion. Cela a été mentionné aujourd'hui, et je n'ai pas besoin que vous formuliez des observations à ce sujet, général, mais, si notre pays ne dispose pas de F-35 dans le Nord, serons-nous en mesure d'exercer nos activités dans notre propre secteur de compétence, en collaboration avec nos alliés?

Mgén William Seymour: Tout simplement, en notre qualité d'utilisateurs de forces, nous nous servirons de l'aéronef qu'on nous fournit, quel qu'il soit, et nous ferons en sorte qu'il fonctionne pour nous.

L'hon. Erin O'Toole: Aimeriez-vous employer un F-35?

Mgén William Seymour: J'utiliserai tout nouvel aéronef que le gouvernement nous fournira.

L'hon. Erin O'Toole: Un sage général, qui a rédigé un rapport sur la transformation et qui a été brièvement présent ici il y a quelques minutes, a déclaré, pour reprendre ses paroles, que la clé de l'avenir des forces serait son intelligence, sa rapidité et sa capacité d'adaptation et de collaboration, qu'il a qualifiées d'« agilité ». En raison du manque de ressources dans l'Arctique, n'est-il pas nécessaire que nous collaborions véritablement avec nos alliés? Je parle des États-Unis, du Danemark et de nos collègues des Premières Nations. Sur le plan des communications et des biens, ces capacités interarmées ne sont-elles pas une condition absolue dans l'Arctique?

● (1630)

Mgén William Seymour: Compte tenu de ce que je vous ai indiqué aujourd'hui dans le domaine de la recherche et du sauvetage et même des opérations plus fondamentales de défense dans l'Arctique, j'estime que cette collaboration est essentielle au renseignement et, en fait, à l'exercice de nos activités dans le Nord. Nous pratiquons ces opérations quotidiennement.

Notre relation avec NORTHCOM est une partie fondamentale de nos activités. Nous nous livrons à des exercices dans le Nord. Nous exécutons des exercices de poste de commandement. Dans le cadre de ces exercices, nous invitons tous nos partenaires de l'OTAN et d'ailleurs à y participer. Nous avons certainement eu des observateurs du Danemark, du Royaume-Uni, de l'Allemagne, des Pays-Bas et d'autres pays.

Lorsque je coprésidais l'Instance de concertation des forces de sécurité dans l'Arctique, à laquelle nous participons depuis sa création en 2011, une coopération accrue en matière d'exercices et d'échanges de renseignements faisait partie des principaux sujets que nous abordions. Nous parlions fréquemment de l'échange d'information et de renseignements. Nous sommes donc au courant de ce qui se passe dans les territoires arctiques. C'est essentiel aux opérations là-bas.

L'hon. Erin O'Toole: Si nous disposions, disons, du Super Hornet, serions-nous forcés d'y apporter des changements structurels pour nous assurer de son interopérabilité avec un aéronef de cinquième génération? À votre connaissance, général, un Super Hornet standard aurait-il la même capacité de communication que le F-35, et utiliserait-il la même liaison de communication dont se servent les nations dotées de F-35?

Mgén William Seymour: Vous me posez des questions qui ne sont pas de mon ressort. Bien que je porte l'uniforme, je suis un utilisateur de forces au COIC. Je pense que l'énoncé des exigences pour le successeur du CF-18 est assez robuste pour que nous puissions participer à toute activité que nous exerçons là-bas et que notre interopérabilité soit complète.

L'hon. Erin O'Toole: Merci, général.

Selon mon expérience, les navigateurs sont les membres des forces qui sont, en général, les plus capables d'être utilisés. Par conséquent…

Mgén William Seymour: Je vous remercie du compliment, monsieur.

Le président: C'est tout le temps dont vous disposez. Merci.

Le prochain intervenant est M. Wrzesnewskyj.

M. Borys Wrzesnewskyj: Major-général, j'aimerais donner suite à quelques-unes des questions auxquelles vous avez répondu précédemment.

J'ai remarqué une préoccupation concernant les sous-marins russes qui pourraient se trouver dans l'Arctique, à notre insu. Vous avez dit qu'ils sont « technologiquement désuets ». Pourriez-vous expliquer ce que vous entendiez par là?

Mgén William Seymour: La raison pour laquelle j'ai dit cela, c'est que, compte tenu de ce que nous avons observé en matière d'avancement des capacités, si des bombardiers russes volent jusqu'au bord de notre zone d'identification de la défense aérienne du Canada (CADIZ), ils le font pour des raisons de positionnement militaire plutôt que par nécessité pour s'attaquer au territoire nord-américain. Ils peuvent décoller de leurs bases en Russie et lancer leurs missiles très loin du rayon de notre CADIZ et de la portée de nos chasseurs. Donc, d'un point de vue opérationnel, à l'époque de la guerre froide, les bombardiers auraient pénétré dans notre territoire par le nord et se seraient dirigés vers le sud pour procéder au lancement de leurs bombes... C'est ce que j'entends par « technologiquement désuet ». Ils n'ont pas besoin de faire cela. Ils peuvent lancer leurs armes à l'extérieur de la zone d'identification de la défense aérienne du Canada.

Il en va de même, monsieur, des armes dont leurs sous-marins sont munis. Leur portée est telle que les sous-marins bénéficient d'une zone beaucoup plus vaste à partir de laquelle ils peuvent atteindre leurs cibles.

M. Borys Wrzesnewskyj: Vous semblez dire que nous mettons en œuvre une politique qui suppose que nous ne devrions pas nous préoccuper de ce scénario. C'est ainsi que j'ai interprété vos paroles. Est-ce exact ou non?

Mgén William Seymour: Je dirais que c'est inexact en ce sens que je ne suis pas responsable des politiques, mais plutôt des opérations. Ce que je vous dis repose sur notre compréhension des capacités de nos ennemis potentiels. Dans le cas présent, vous vous interrogiez à propos des Russes et de leurs capacités. Vous avez vu à la télévision M. Poutine chanter les vertus des super-armes qu'ils ont élaborées. Leurs capacités sont tellement grandes que nous ne nous soucions plus que les Russes cherchent à s'incruster sur le territoire arctique pour lancer leurs armes vers le sud.

M. Borys Wrzesnewskyj: Je suis simplement curieux. Les Norvégiens, qui sont nos alliés, semblent aborder la question sous un angle très différent du nôtre. Ils ont décidé d'acheter quatre sous-marins qu'ils recevront en 2019, et leur lieutenant-général Lunde a déclaré très précisément que la Norvège s'armait pour faire dévier des sous-marins russes difficiles à détecter, ces sous-marins russes qui rôdent dans les eaux arctiques. D'une part, les Norvégiens soutiennent que les Russes exercent ce genre d'activités. D'autre part, cela ne semble pas nous préoccuper. Cela les inquiète à un point tel qu'ils sont en train d'acheter quatre sous-marins supplémentaires auprès des Allemands afin de remédier à ce problème dans leur région arctique. En fait, il y a à peine un mois des médias ont signalé que le Royaume-Uni et la Norvège ont convenu de coordonner le travail de leurs chasseurs sous-marins afin de contrer la menace que représentent les forces navales sous-marines de la Russie.

Puis-je savoir ce que vous en pensez? Nos alliés tant britanniques que scandinaves semblent préoccupés à ce sujet, alors que nous ne semblons pas particulièrement inquiets.

● (1635)

Mgén William Seymour: Bien entendu, le Royaume-Uni et la Norvège participaient aux discussions de l'Instance de concertation des forces de sécurité dans l'Arctique, et cela faisait certainement partie des sujets dont nous parlions. Après avoir assisté à quelques-unes de ces discussions, j'ai remarqué que la façon dont on voit les choses dépend du lieu où l'on observe la situation. Si vous envisagez la menace en provenance de l'autre côté de l'Arctique à partir du territoire canadien et que vous observez les actions des Russes, je soutiens que votre perception sera différente de celle que vous auriez si vous viviez en Norvège, un pays qui jouxte la Russie, et si les forces navales russes qui font partie de sa flotte maritime de l'océan Arctique étaient stationnées juste à côté de votre pays. En toute honnêteté, rien de cela ne m'étonne. Les Norvégiens adoptent bien sûr une approche dans le cadre de laquelle ils acquièrent la capacité de se protéger, car les Russes exercent leurs activités dans leur partie de l'Arctique.

M. Borys Wrzesnewskyj: Il ne s'agit peut-être pas d'une menace nucléaire, mais n'est-ce pas une contestation de notre souveraineté? Les Russes ont posé un geste qui a fait rigoler bon nombre de gens. Ils sont allés jusqu'à construire un submersible spécial pour planter un drapeau russe dans les fonds marins de l'Arctique afin d'appuyer leur fausse déclaration de souveraineté sur ce territoire.

Pourraient-ils développer une capacité dans les années à venir? Vous avez dit que nous devons prévoir ce qui se passera dans 10, 20 ou 30 ans. Pourrions-nous faire face à une telle situation dans 10, 20 ou 30 ans? Nous avons vu ce que la Chine a fait dans la mer de Chine méridionale. Les Chinois y ont développé des capacités militaires, et les pays avoisinants se retrouvent maintenant devant un fait accompli. Se pourrait-il que les Russes se préparent à faire de même?

Ils construisent leurs bases militaires. Ils élargissent leur flotte nucléaire, leur flotte du Nord. Ils viennent d'inaugurer le *Sibir*, un brise-glace spécial doté de capacités que personne d'autre ne possède, et ils planifient d'en lancer d'autres. Se pourrait-il qu'en fait, dans 10 ou 20 ans, nous ne soyons plus en mesure de changer grand-chose à la situation, même si nous tentons de rétablir ce territoire canadien et la souveraineté canadienne sur ces fonds marins par des moyens diplomatiques?

Mgén William Seymour: Monsieur, je pense que vous posez une question hypothétique qui repose en partie sur un événement organisé par les Russes pour nous en mettre plein la vue. Je crois que des témoignages antérieurs ont souligné qu'une partie de la trousse qu'ils ont utilisée est probablement d'origine canadienne.

Comme un certain nombre de commentateurs l'ont laissé entendre, et je partage leur point de vue, lorsque vous examinez le renforcement russe dans le Nord du pays et la partie de l'Arctique que les Russes possèdent, il est intéressant de constater qu'il découle d'un certain nombre de facteurs. Premièrement, du point de vue de l'état d'esprit des Russes, il est nécessaire de renforcer le Nord, car 2,5 millions d'entre eux vivent dans cette région. C'est un aspect fondamental du caractère russe. Le Nord est leur étranger proche. Il est certain qu'ils prêtent attention à cette région, en particulier parce que sa sécurité a pris fin au cours des années 1980. L'état actuel de leur positionnement défensif dans le Nord est inférieur à ce qu'il était au plus fort de la guerre froide. En conséquence, cela ne représente certainement pas le genre de sujets d'inquiétude que certaines personnes ont semblé indiquer.

Deuxièmement, ce renforcement est lié à leur désir de faire de l'océan Arctique le trajet de prédilection pour expédier des marchandises de la Chine à l'Europe ou, peut-être, l'Amérique du Nord. Cette priorité ou logique économique qui fait du Nord la clé de l'avenir économique de la Russie est, à mon avis, au coeur de ce renforcement.

Troisièmement, la flotte nordique de la Russie est établie dans cette région. Le renforcement vise donc en partie à garantir que les Russes sont en mesure de protéger cette capacité du Nord. Alors, j'estime qu'il est hypothétique d'en conclure que, dans 20 ou 30 années, les Russes pourraient souhaiter mener des opérations en Amérique du Nord ou chercher à le faire, et je crois que cette conclusion n'est pas nécessairement corroborée par nos observations actuelles.

● (1640)

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. O'Toole.

L'hon. Erin O'Toole: Merci, monsieur le président.

Bien que je partage l'inquiétude de mon collègue, M. Wrzesnewskyj, en ce qui concerne les actes d'agression de la Russie dans l'Arctique, il a posé un certain nombre de séries de questions sur notre capacité sous-marine. Je rappellerais à mon collègue que les sous-marins de la classe Upholder, la classe Victoria, ont été — j'aimerais dire — « achetés » pour notre marine. En fait, ils sont le résultat d'un troc avec les Britanniques. Ils ont été acquis en 1998, mais ils n'ont pas été mis en service avant 2005, et ils n'ont pas navigué dans l'Arctique avant 2007.

Nous disposons maintenant d'une capacité limitée. Nos sous-marins actuels de la classe Victoria peuvent-ils être déployés régulièrement dans l'Arctique? Comment cadrent-ils avec la composition de l'actif?

Mgén William Seymour: Mes collègues de la marine pourraient peut-être nous éclairer davantage à cet égard. Je n'ai pas des antécédents de sous-marinier.

En tant qu'utilisateur de forces, je peux vous dire ceci. Comme vous avez pu le constater au cours des dernières années, pendant les périodes d'activité, les sous-marins effectuent des approches maritimes dans le Nord. Ce sont des sous-marins au diesel conventionnels. Contrairement à d'autres plateformes, ils n'ont pas la capacité de se déplacer sous la glace, mais, jusqu'à ce qu'elle se forme, ils sont tout à fait capables de fonctionner là-bas.

J'espère que cela répond à votre question, monsieur.

L'hon. Erin O'Toole: La Garde côtière interagit-elle régulièrement avec les actifs sous-marins de la MRC dans les eaux arctiques?

M. Jeffery Hutchinson: Non.

L'hon. Erin O'Toole: Emploieriez-vous une ressource sous-marine capable de se déplacer sous la glace à des fins de déploiement de force, qu'il s'agisse d'un sous-marin nucléaire ou diesel moderne? Cette ressource serait-elle utile dans le cadre d'opérations dans l'Arctique?

Mgén William Seymour: Du point de vue de l'emploi de la force, le fait de parler du genre de ressources qui serait idéal pour faire face à la situation tient presque de l'hypothèse. Sur le plan de la menace, ce n'est pas nécessairement quelque chose que nous recommanderions au détriment d'autres capacités. Le genre de capacités que la politique *Protection, Sécurité, Engagement* recommande, lesquelles seront certainement financées et seront efficaces, est idéal pour contrer ce que nous considérons comme des menaces pour le Canada.

L'hon. Erin O'Toole: Permettez-moi de traiter brièvement d'une ressource bien moins onéreuse, mais fort efficace: le véhicule aérien non habité, ou UAV. Un de mes amis qui est un ancien combattant m'a indiqué qu'ING Robotic mettait à l'essai un projet d'UAV que les Premières Nations utiliseraient dans l'Arctique pour observer les animaux, l'environnement et tout un éventail de choses.

Est-ce qu'un ministère s'est intéressé à ce genre de technologie, au moins du point de vue de l'observation et de la surveillance? Comment vont les plans à cet égard?

Mme Jane Weldon: Je suppose que je peux répondre à cette question.

Nous utilisons certainement un système d'aéronef télépiloté dans l'Arctique dans le cadre d'un projet pilote cette année. Nous en avons également utilisé dans d'autres régions du pays. C'est très utile du point de vue de Transports Canada. Nous utilisons ces appareils pour surveiller la pollution, comme le déversement d'eaux grises ou une fuite potentielle. Nous utilisons ces systèmes télépilotés pour nous rendre à moindre coût à des endroits difficiles d'accès par avion, car ces appareils ont une plus grande portée.

C'est certainement une solution qui nous intéresse. Un projet est d'ailleurs en cours. Nous en sommes à l'étape de l'évaluation pour le moment.

L'hon. Erin O'Toole: Serait-il juste de dire qu'entre nos ressources aériennes traditionnelles — je sais que les Auroras effectuent régulièrement des patrouilles dans le Nord — et les drones ou UAV, nous assurons une présence aérienne la plupart des jours dans l'Arctique, ou est-ce que cette présence est sporadique?

Mgén William Seymour: Ce que je peux vous dire, monsieur, c'est que dans le cadre de l'opération LIMPID, nous collaborons avec tous les acteurs pour tirer parti d'une multitude de ressources, notamment avec Transports Canada. Nous utilisons les hélicoptères de la Garde côtière et les ressources aériennes obtenues en vertu de contrats non pas pour assurer une couverture intégrale, mais pour fournir une large couverture en fonction de ce que nous voulons voir dans le Nord.

En ce qui concerne les questions sur le système d'aéronef télépiloté, vous savez que la politique *Protection, Sécurité, Engagement* prévoit l'acquisition d'un appareil de plus grande taille qui, prévoyons-nous, sera utilisé dans le Nord afin d'appuyer la capacité que nous fournissons avec nos satellites radars, grâce auxquels nous pouvons voir ce qu'il se passe dans l'Arctique. Nous comprendrons mieux la situation, car le système d'aéronef télépiloté ajoutera tout simplement une couche supplémentaire de renseignements qui nous permettra de brosser un portrait exhaustif de ce qu'il se passe dans le Nord.

● (1645)

L'hon. Erin O'Toole: Serait-il possible de faire appel aux Rangers canadiens pour que les jeunes Autochtones ou Inuits fassent partie de ceux qui possèdent cet ensemble de compétences hautement spécialisées en pilotant des UAV? À mesure que cette présence s'accroît dans le Nord, la valeur des Rangers réside, à mon avis, dans leur connaissance et leur respect de l'environnement. Comme vous l'avez souligné, c'est ce qui s'appelle l'intendance. Est-ce une possibilité qui a été envisagée dans le cadre de la croissance dans cette région afin d'assurer une surveillance plus efficace dans l'Arctique?

Mgén William Seymour: C'est une question intéressante, car la prolifération des systèmes d'aéronef sans pilote de courte à grande portée offre certainement une occasion. Je peux vous dire que pour la première fois cette année, nous avons intégré les Rangers au programme de l'opération LIMPID. Nous les avons postés sur les rives de certaines routes de transit et les avons dotés de radios pour faire le lien avec les informations que nous recevons afin de mieux comprendre ce qu'il se passe dans cet environnement. C'est vraiment un premier pas.

C'est une proposition fort intéressante, monsieur, qui pourrait avoir un certain intérêt à un moment donné.

Le président: Merci, monsieur O'Toole.

Nous accordons maintenant la parole à Mme May.

Mme Elizabeth May (Saanich—Gulf Islands, PV): Merci beaucoup. Je remercie le Comité, particulièrement Mme Vanderbeld, d'avoir l'indulgence de me laisser poser quelques questions. Anita m'a accordé du temps, je suppose, mais merci quand même.

Sachez tout d'abord que je vous suis très reconnaissante de nous avoir donné une séance d'information. J'ai quelques questions, qui entrent dans deux ou trois catégories.

Permettez-moi de commencer par la question suivante. Je pense que jusqu'à présent, ce sont nos collègues de la Garde côtière qui sont venus les plus près d'admettre que nous intervenons tous en territoire inuit quand nous sommes dans l'Arctique. Il me semble qu'en vertu de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones — et c'est peut-être implicite dans vos propos —, l'existence de l'Inuit Tapiriit Kanatami et la gouvernance qu'il exerce dans les territoires du Nord constituent en fait une excellente manière de prouver notre souveraineté.

Je veux vous demander de réfléchir à cela et de nous dire, si vous le pouvez, s'il existe un rôle, dans le cadre votre travail, pour une réflexion sur le Conseil de l'Arctique à titre de structure de gouvernance circumpolaire, au sein de laquelle les Inuits peuvent occuper un siège? Dans quelle mesure cette initiative appuie-t-elle nos intérêts? Cette question concerne peut-être plus Transports Canada que la Garde côtière ou l'armée, mais je vous la pose néanmoins.

M. Jeffery Hutchinson: Je peux peut-être commencer par répondre à la première partie, puis je laisserais Mme Weldon traiter des aspects qui concernent le Conseil de l'Arctique.

Je prends acte de votre remarque sur l'existence de l'ITK et des autres gouvernements dans le Nord. Je pense que non seulement ces ententes, mais certains des traités modernes conclus dans le Sud en particulier... Comme je le disais au président plus tôt, lui et moi avons déjà travaillé dans le domaine des droits des Autochtones. J'ai moi-même passé du temps là-bas. Je ne veux pas m'engager dans mon ancien domaine, mais j'ai pu personnellement constater que l'existence de ces ententes, et les choses toutes nouvelles qu'elles font dans le domaine maritime en particulier, figurent dans une très longue liste de choses que nous faisons dans l'Arctique et qui montrent que le Canada est souverain depuis longtemps dans cette région.

Je prends acte de votre remarque. Nous collaborons très étroitement avec les dirigeants de l'ITK presque quotidiennement. Je pense que votre observation était fort juste.

En ce qui concerne le Conseil de l'Arctique, madame Weldon...?

Mme Jane Weldon: Oui. J'ajouterai seulement qu'au chapitre du couloir de navigation dans l'Arctique, par exemple, nous collaborons étroitement avec l'ITK presque quotidiennement, comme le commissaire l'a souligné. De même, l'initiative visant à tenter de trouver des systèmes de renseignements sur le domaine maritime est mise en oeuvre entièrement avec les communautés locales et tous les chasseurs et les pêcheurs inuits, car il est inutile de créer une application qui ne correspond pas complètement aux besoins des communautés.

Pour ce qui est du Conseil de l'Arctique, le Canada y tient évidemment un rôle important, et Transports Canada joue assurément un rôle de premier plan dans le cadre de ses activités d'élaboration de politique. Je suppose que je dirais que de notre point de vue, les Autochtones participent d'entrée de jeu à tous les travaux entrepris dans quelque région du pays que ce soit. Comme on met l'accent sur les plans de protection des océans sur la côte, la consultation et la participation directe des Autochtones dans le cadre de l'élaboration des produits sont essentielles à la réussite des démarches.

Mme Elizabeth May: Je changerai légèrement de sujet pour ma prochaine question. Bien entendu, les changements climatiques sont au coeur des préoccupations, mais la question peut sembler futile au regard de l'ampleur de la menace que pose le climat. Nous constatons que l'intérêt des croisiéristes augmente à mesure que s'élargit le passage du Nord-Ouest. Le tourisme est donc une question d'intérêt.

Normalement, nous accueillons 10 navires de croisière par année et 2 600 passagers, mais en 2016... Je sais, Jeffery Hutchinson, que vous avez participé directement à la planification de la visite du *Crystal Serenity*, lequel transportait 1 000 passagers et 700 membres d'équipage. Si quelque chose tourne mal... Je sais que ce navire était particulièrement bien préparé et transportait ses propres hélicoptères à son bord, mais la nature humaine fait qu'on tend à commencer à penser que c'est un passage que les navires de croisière peuvent emprunter.

Je ne pense pas que notre pays soit prêt à réagir à une situation d'urgence si un navire n'est pas préparé aussi complètement que le *Crystal Serenity* l'était. Nous n'en avons pas la capacité. Je ne devrais pas dire cela. Comment ferions-nous pour atteindre les gens et les hospitaliser si le pire arrivait à un navire de croisière touristique se trouvant dans l'endroit le plus éloigné qu'on puisse imaginer?

Le fait d'être plus prêts à réagir en cas d'urgence et d'être mieux préparés à l'augmentation inévitable du tourisme serait une excellente manière d'établir notre souveraineté.

● (1650)

M. Jeffery Hutchinson: Je commencerai peut-être par ce qui est un truisme chez les gens de la mer, mais sachez que je ne veux pas faire preuve de désinvolture. Les navires s'aventurent à bien des endroits éloignés dont nous sommes responsables, notamment sur le plan des activités de recherche et de sauvetage dans le milieu de l'Arctique ou du Pacifique. Nous pouvons partir de ce point de vue.

Je pense que dans une certaine mesure, nos capacités et nos capacités combinées de réaction sont certainement une démonstration de la souveraineté du Canada, mais je pense qu'il faut tenir compte d'un contexte plus large. On a déjà fait référence à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et au Système de trafic de l'Arctique canadien. Il s'agit de régimes uniques que nous avons appliqués, admettant que l'exercice de la souveraineté du Canada dans l'archipel n'est pas exactement le même que dans les Caraïbes ou l'Asie du Sud-Est, par exemple.

Nous sommes conscients du fait que l'ITK dirige des gens qui ont de l'eau solide dans leur cour arrière depuis des millénaires. Tout cela pour dire que si vous commencez avec ce cadre, puis que vous ajoutez les efforts de l'Organisation maritime internationale déploie au chapitre du code polaire, ce dernier témoigne du fait que la communauté internationale admet que les activités dans l'Arctique se déroulent dans un environnement unique.

Nous avons alors le cadre nécessaire pour indiquer aux exploitants que leurs navires de croisière figurent maintenant parmi nos principaux risques dans l'archipel, constituant une menace peut-être supérieure à celle des sous-marins russes. Ils doivent donc agir de manière responsable et être autosuffisants. Le *Crystal Serenity* a établi une norme particulièrement élevée à cet égard. D'autres croisiéristes portent attention à cela.

Quand les choses vont mal, comme c'est parfois le cas, il ne fait aucun doute que les dispositions du code polaire, du Système de trafic de l'Arctique canadien et de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques visent à faire en sorte que le navire reste à flot assez longtemps pour que les Hercules, les brise-glaces et les équipes d'intervention inuites arrivent sur place.

Je pense que nous disposons d'un régime solide et de bien des capacités. Nous ne devrions pas sous-estimer le rôle que les exploitants eux-mêmes jouent quand vient le temps de fournir des ressources.

Mme Elizabeth May: Le temps me permet-il de poser une brève question?

Le président: Le témoin voudrait répondre à votre question.

Mme Jane Weldon: Je voulais simplement ajouter qu'en plus de tout cela, nous avons élaboré l'an dernier un ensemble de lignes directrices, de concert avec les Inuits locaux et l'association des navires de croisière. D'application volontaire, elles ont été créées à la demande même de l'industrie, qui voulait que le gouvernement et les communautés locales l'aident à mieux comprendre ce que les croisiéristes devaient faire.

Ces lignes directrices s'ajoutent au code polaire et à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui stipulent qu'on ne laisse pas débarquer 1 000 personnes dans une communauté pauvre. Ces lignes directrices traitent également de l'état de préparation et des pratiques exemplaires du *Crystal Serenity*, et d'autres possibilités qui se présentent. Ce n'est que pour souligner que l'industrie collabore beaucoup.

● (1655)

Le président: Merci.

Nous devons maintenant accorder la parole à M. Aboultaif.

Merci, madame May.

M. Ziad Aboultaif (Edmonton Manning, PCC): Merci.

Je vous remercie de témoigner aujourd'hui et de servir notre pays.

Le mot qu'on a plus entendu aujourd'hui est « souveraineté », un mot clé dans le cadre de notre discussion et du plan qu'a établi le Comité pour étudier plus en profondeur l'Arctique et ce qu'il s'y passe.

La première chose qui vient à l'esprit, c'est qu'au chapitre du matériel, la Russie dispose de 51 pièces d'équipement et le reste du monde, de 39. Oui, la région intéresse fortement la Russie, et cela ne date pas d'hier. Elle s'y intéresse depuis 100 ans, et il en va de même pour le Canada, les États-Unis et l'Europe. Nous savons que l'Arctique regorge de ressources. On utilise aussi beaucoup le terme « route de la soie polaire » pour parler des intérêts de la Chine.

À mon avis, et je voudrais que vous formuliez un commentaire à ce sujet, la souveraineté n'est pas qu'une affaire de déclaration. Il faut avoir la capacité de maintenir ses acquis. Voilà où se trouve le défi. Nous pouvons défendre notre position et au moins défendre nos intérêts de deux manières, la première étant les politiques, la position et l'activité du gouvernement, et la deuxième, les forces sur place.

Comme vous représentez les forces sur place, comment évaluez-vous la souveraineté? Même si j'ai entendu M. Hutchinson affirmer qu'il n'y a pas tellement lieu de s'inquiéter, que pensez-vous qu'il se passera au cours des 10, 20 ou 30 prochaines années? Êtes-vous prêts à présenter un plan, ou plutôt à prodiguer des conseils au gouvernement ou aux instances politiques dans ce dossier sur les défis, notre état de préparation et la manière dont nous pouvons réagir si quelque chose d'inhabituel se produit? Nous avons vu ce qu'il s'est passé en Crimée et dans bien d'autres régions du monde. Je pense que la question nous préoccupe.

Comme je l'ai indiqué, la souveraineté n'est pas une affaire de déclaration, mais de préparation et de capacité de protection.

M. Jeffery Hutchinson: Je commencerai peut-être par le point de vue civil.

Comme je l'ai fait remarquer plus tôt, il y a tout lieu de croire que la souveraineté n'est pas menacée dans l'Arctique canadien. Sur le plan de l'expédition commerciale, on peut considérer que la souveraineté ne vise pas tant à exclure quelqu'un ou à l'empêcher d'entrer dans notre espace maritime que de faire en sorte que cela se fasse à nos conditions, peut-être conformément au droit international, car nous sommes les défenseurs de l'ordre international fondé sur les règles.

Le cadre dont Mme May et moi discutions il y a quelques instants énonce nos conditions et précise la manière dont on entre dans les eaux canadiennes dans l'Arctique. Pour ce qui est de notre collaboration, que nous avons offerte aux Chinois dans le cadre du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord et à la garde côtière russe sous les auspices du Forum des gardes côtières de l'Arctique et du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord, nous considérons que nos règles et nos conditions ne sont pas sujettes à débat et ne sont pas soulevées afin d'en débattre.

Dans le domaine des activités commerciales maritimes, d'un point de vue civil, la souveraineté n'est pas menacée. Personnellement, j'entrerais dans le camp des gens semblables à ceux que le major-général Seymour a décrits. Bien d'autres facteurs peuvent expliquer le besoin en brise-glaces et en ressources russes. À notre avis, rien ne prouve que ces ressources soient mises en place pour menacer la souveraineté canadienne de quelque manière que ce soit.

M. Ziad Aboultaif: Ce que je dis, au sujet d'un plan, c'est qu'il faut à tout le moins s'informer auprès du ministère pour savoir si un plan concret est en place pour les 10, 20 ou 30 prochaines années pour assurer notre état de préparation en cas d'incident. Je pose la question parce qu'un politicien américain a évoqué, un moment donné, la mise en place d'une zone franche quelconque dans l'Arctique, à l'échelle du continent. On parle d'une zone de près de cinq millions de kilomètres carrés, ce qui nécessiterait la coopération de la communauté internationale, ou encore des gouvernements ou des pays ayant des intérêts dans la région.

Encore une fois, pour revenir à nous, sommes-nous prêts? Devons-nous accroître nos forces? Nous faut-il plus d'équipements? Plus d'infrastructures? Je ne veux pas répéter la question sur les infrastructures et je ne veux pas vous mettre sur la sellette. Je veux simplement savoir quel est notre état de préparation pour l'avenir en ce qui concerne l'Arctique.

● (1700)

M. Jeffery Hutchinson: Vos commentaires sont intéressants et bien notés. À l'origine, la Garde côtière des États-Unis avait un rôle de perception de la taxe d'accise, tandis que la Garde côtière canadienne était à l'origine une organisation de recherche et sauvetage ayant pour rôle de sauver des vies. Dans une certaine mesure, ces différences influent toujours sur nos opérations.

Cela dit, en ce qui concerne notre collaboration avec les Américains, les Russes et les autres nations de la Garde côtière de l'Arctique, il convient de souligner que nous avons un accord en matière de recherche et de sauvetage. C'est une vaste région, comme nous le savons tous, et nous devons travailler ensemble dans les zones à l'extérieur de l'archipel, où les navires peuvent connaître des difficultés. Ce niveau de coopération, de compréhension et d'expérience commune est peut-être la meilleure façon de nous préparer pour ce que vous entrevoyez sur un horizon de 20 ou 30 ans.

Actuellement, l'expérience de la Garde côtière canadienne dans l'Arctique surpasse celle de toutes les autres gardes côtières du monde. Je ne le dis pas avec vantardise, mais en toute humilité. Nous avons les équipages et les capitaines les plus expérimentés dans l'Arctique. On nous considère comme des chefs de file, et ce leadership se concrétise dans la collaboration que nous entretenons avec les autres gardes côtières.

Le président: Merci, monsieur Aboultaif.

Monsieur Badawey, allez-y, s'il vous plaît.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, monsieur le président.

Mesdames, messieurs, je vous remercie d'être venus aujourd'hui.

Ma première question porte sur l'augmentation du nombre d'opérations en raison d'une présence accrue dans la région. À cela s'ajoutent, comme l'a évoqué M. O'Toole, je pense, les investissements en infrastructures plus ciblés que vous devrez faire pour assurer la protection ou la gestion d'un territoire souverain.

On trouve dans nos notes d'information des renseignements sur le centre de Services de communication et de trafic maritimes, ou SCTM. Premièrement, est-ce un système en temps réel?

M. Jeffery Hutchinson: Oui.

M. Vance Badawey: Très bien.

La deuxième question porte sur le radar SIA/ADS-B ainsi que sur le radar côtier et le système radar de navire. Sont-ils intégrés? Je parle de vos systèmes automatisés de surveillance des dépendances, de surveillance des renseignements, du radar côtier et du système radar de navire. Sont-ils intégrés?

M. Mario Pelletier: Il y a le groupe de connaissance de la situation dans le secteur maritime, comme nous l'appelons, où toutes ces données sont intégrées dans un système unique.

M. Vance Badawey: C'est essentiellement à cela que je voulais en venir: le système de connaissance du domaine maritime.

M. Mario Pelletier: Oui.

M. Vance Badawey: Troisièmement, par rapport à l'automatisation et l'analyse, êtes-vous en mesure de collecter des données historiques sur le trafic maritime pour appuyer la planification future?

M. Mario Pelletier: Oui. Nous pouvons vous fournir des statistiques à ce sujet.

M. Vance Badawey: La quatrième porte sur les mégadonnées et, évidemment, sur le système d'alerte des événements complexes et l'analyse interactive. Ce système offre-t-il également ces capacités?

M. Mario Pelletier: Je ne suis pas certain de comprendre le terme que vous employez.

M. Vance Badawey: Essentiellement, par rapport au système d'alerte des événements complexes et à l'analyse interactive des expéditions ou du trafic dans la région au fil du temps, avez-vous une réelle capacité de collecter ces données, de les analyser et, bien sûr, de planifier, non seulement en temps réel, mais aussi loin dans l'avenir?

Mme Jane Weldon: Oui. Un groupe du ministère des Transports est chargé de l'analyse des données du réseau de transport. C'est une de ses principales fonctions. L'analyse est multimodale et porte évidemment sur tous les différents domaines, car elle est essentielle à l'obtention de renseignements suffisants sur le volet économie de notre mandat, plutôt qu'au volet de la réglementation.

M. Vance Badawey: Voici encore une fois où je veux en venir: lorsqu'on examine les questions d'environnement et non seulement l'aspect du transport maritime, l'imagerie radar à haute résolution montre les différentes choses qui peuvent se produire. Cela ne concerne pas seulement le transport, mais aussi le mouvement des glaces et d'autres aspects qui peuvent avoir une incidence sur la sécurité, en particulier lorsque des navires de croisière et d'autres navires circulent dans la région. Avez-vous accès, grâce à ce système, à l'imagerie radar à haute résolution montrant non seulement le mouvement des glaces, mais aussi la texture des couvertures de glace sur une période de 24 heures?

● (1705)

M. Mario Pelletier: C'est exact. Nous recevons les images radar et nous les transmettons aux acteurs de l'industrie qui naviguent dans ces eaux. En outre, nos navires sont équipés de radars spécialisés pouvant détecter les différents types de glace ainsi que la texture de la glace.

M. Vance Badawey: Plus tôt, j'ai mentionné les radars côtiers et les radars de navire. Pour vous, évidemment, tout cela est intégré.

M. Mario Pelletier: Oui. Nous comptons également sur nos centres d'opérations de la sécurité maritime, qui reçoivent toutes ces données et peuvent les intégrer.

M. Vance Badawey: Les prévisions, les variations des vents, les formations de glace, les mouvements et tout le reste sont-ils pris en compte dans ce système?

M. Mario Pelletier: Environnement Canada collecte toutes les données liées aux prévisions et aux conditions météorologiques, puis nous les transmet.

M. Vance Badawey: Je dois préciser que je pose ces questions parce qu'il y a dans la région du Niagara une entreprise appelée Accipiter Radar qui utilise beaucoup de ces technologies. Je sais qu'être appelé à témoigner au Comité peut parfois vous déranger, mais nous essayons simplement de trouver des manières et des mécanismes pour vous aider à mettre en place ces technologies et à investir pour assurer la croissance future dans divers domaines — sécurité, tourisme, économie — ou, évidemment, à faire les investissements nécessaires en infrastructures, en fonction de vos recommandations.

En outre, il y a dans nos régions respectives du monde des gens qui peuvent renforcer ces infrastructures pour les mettre à niveau pour 2018 et au-delà. Nous pouvons vous aider afin de vous faciliter considérablement la tâche, comparativement au passé.

Cela dit, j'aimerais savoir si vous avez d'autres commentaires avant que mon temps ne soit écoulé.

Vous n'avez rien à ajouter.

Merci, monsieur le président.

Le président: Chers collègues, c'est là-dessus que se termine la discussion avec les représentants des ministères des Transports, de la Défense et de la Garde côtière. Nous tenons à vous remercier.

Comme vous le savez, nous parlons d'une partie importante du territoire canadien. C'est très important. Certains d'entre nous font figure d'exceptions et ont passé beaucoup de temps dans l'Extrême-Arctique, ce qui n'est pas le cas de la plupart des Canadiens. Cette étude est une excellente occasion d'en apprendre sur ce qui se passe dans l'Arctique, de votre point de vue, et sur la question de la souveraineté. Je vous suis très reconnaissant du temps que vous nous avez accordé aujourd'hui et j'ai hâte de discuter de nouveau avec vous lors de la visite du Comité dans le Nord.

Au nom du Comité, merci beaucoup. Ce fut un plaisir.

Chers collègues, je vais lever la séance. Je tenais à vous informer que j'en suis aujourd'hui à ma dernière réunion à titre de président du Comité. Je vais faire autre chose. Je vais passer au Parti vert.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je tenais à vous remercier. J'ai passé trois belles années ici. J'ai hâte de vous revoir à la Chambre, où nous pourrons discuter d'autres sujets. Je voulais vous informer en premier, avant même que mes électeurs n'apprennent que je me consacre à d'autres activités.

Merci beaucoup. C'est un plaisir d'être en votre compagnie.

L'hon. Erin O'Toole: Monsieur le président, à titre de vice-président du Comité — je précise que ma collègue à la vice-présidence est absente, même si Daniel fait de son mieux pour la remplacer —, je tiens à vous remercier.

Nous avons croisé le fer quelques fois, mais toujours de façon respectueuse. Je suis désolé d'apprendre cette nouvelle. Votre grande expertise nous manquera. J'espère que l'oeuvre d'art que nous vous avons donnée au Vietnam sera un excellent souvenir du temps que vous avez passé au Comité.

Le président: Elle sera quelque part, près du manteau de ma cheminée.

Merci beaucoup, monsieur O'Toole.

Merci à tous. Je vous suis très reconnaissant de votre temps.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca